

北九州市営バス事業あり方・役割検討会議 (第3回)

【目次】

- 1 第2回会議での意見
- 2 運行形態(車両の小型化等)
- 3 効率的な路線のあり方
- 4 次回のスケジュール



令和7年2月14日
北九州市交通局



Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

1 第2回会議での意見

1 第2回会議での意見（1/2）

（1）運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し

- ① 持続可能性を考えると値上げは賛成。（反対意見はなし。）
- ② 100円エリアの運賃は据え置きと西鉄バスと同額程度に値上げの意見あり。
- ③ 試算のように運賃を改定しても、9,000万円の増収では収支均衡は達成できない。乗合事業のみで収支均衡を達成するためには、いくらに運賃を改定する必要があるのかを把握した上で議論したい。運賃改定をどの程度行えば、持続可能かを考え、その価格を市民が許容できるかを検討し、価格を調整、足りない分をどう補うかを他の事業で検討すべき。
- ④ 運賃改定をした際に路線ごとの営業係数がどのように変動するのかを示してほしい。
- ⑤ 逸走率と運賃改定の関係性がわかる簡単なパラメーターを作るとよい。

（2）利用者サービス向上策

- ① 小学生は低額でもよいので有料にして、コストがかかっているモノには負担が必要ということを習慣づけるべき。親子一緒時だけでなく、土日に子どもだけで乗っても上記の運賃としたほうがよい。
バスに乗る習慣がない子どもが成長した際にバスに乗るとは考えづらい。
- ② 「ふれあい定期」に関して、運賃改定を行わずに、対象年齢を拡大するのは、持続可能性の観点からやりすぎだと思う。「利用年齢拡大」に合わせ、利用時間の制限を導入してもよいのではないか。
働いている方と働いていない方へのサービスは分けたほうがよい。
- ③ 「ふれあい定期」は割引率が高い。市の社会福祉施策をバス会社が負担するのではなく、市全体の社会福祉のコストで賄うべき。原資の負担の在り方を議論する必要がある。
- ④ 利用者としては、外に出たくなる・おしゃべりしたくなる・元気になるバスにしていただけるとよい。

1 第2回会議での意見（2/2）

（3）運転者確保策

- ① バス車両と運転者の確保がバス事業が成立する大前提。
- ② 運転者の確保は、近隣のバス会社をベンチマークとするのではなく、地域^①の他産業をベンチマークとすべき。
- ③ 運転者のライフサイクル（独身時代、結婚、子育て、子どもの進学、介護など）、そのニーズに合わせた働き方が選択できる制度を整えることが大切。制度がない場合は作るなど、柔軟な制度設計をする必要がある。
- ④ 将来、外国人の運転者確保について、グローバルで競争する時代が来る。アメリカでは運転者の年収が1,000万円、欧米では500万円となっている。海外の動向を把握しておく必要がある。
- ⑤ 自動車部のある大学、自動車学校に説明に行ってはどうか。
- ⑥ 京都市では、運転者の「年収1,000万円が可能」と記事があった。研究しておくべき。

（4）その他

- ① 路線を統廃合するとどの程度赤字が減るのか。
- ② 人口10万人規模のエリアのバス会社がどうやって持続可能な経営をしているのかを把握したほうが良い。内部補助（黒字路線・他事業の収益で赤字路線を維持）だけで持続しているバス会社はないと思う。コストが上昇している、乗務員確保が課題という中では内部補助で経営することは辞めた方がよい。路線は路線できちんと黒字がでるような構造を作らないといけない。シミュレーションの中で、路線単位で黒字になるようにした方がよい。
- ③ 以前、ある市（人口6万人程度）ではバス会社が路線バスを運行していた。20年前にバス会社が撤退した後は、コミュニティバスが運行され、令和6年9月からはA Iオンデマンドバス「のるーと」が運行されている。営業係数が160より上の路線は、利用者が10人以下がほとんど。ここは、タクシー会社の領域だと考える。エリアを分けて考える必要がある。タクシー業界も高齢化が課題だが、協力できることは協力していく。

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

2 運行形態(車両の小型化等)

2 運行形態の見直し

(1) 「市民の生活の足を守ってきた」これまでの路線維持の仕組み

○市営バスの路線は赤字路線が多い。〔全31路線中26路線（83.9%）〕

⇒利用者数の多い「黒字」路線、貸切事業の利益を利用者数の少ない「赤字」路線の維持に還元しできるだけ路線を維持

(2) 市営バスを取り巻く環境の大きな変化

○新型コロナの影響

○2024問題による運転者不足



○利用者数の減少

○乗合バスの路線を維持するために

令和6年4月

貸切事業の縮小（運転者を乗合事業へ）

令和6年9月ダイヤ改正

赤字路線だけでなく黒字路線も減便

運転者不足が大きな課題に!!

(3) 経営改善に向けて（北九州市営バス事業あり方・役割検討会議）

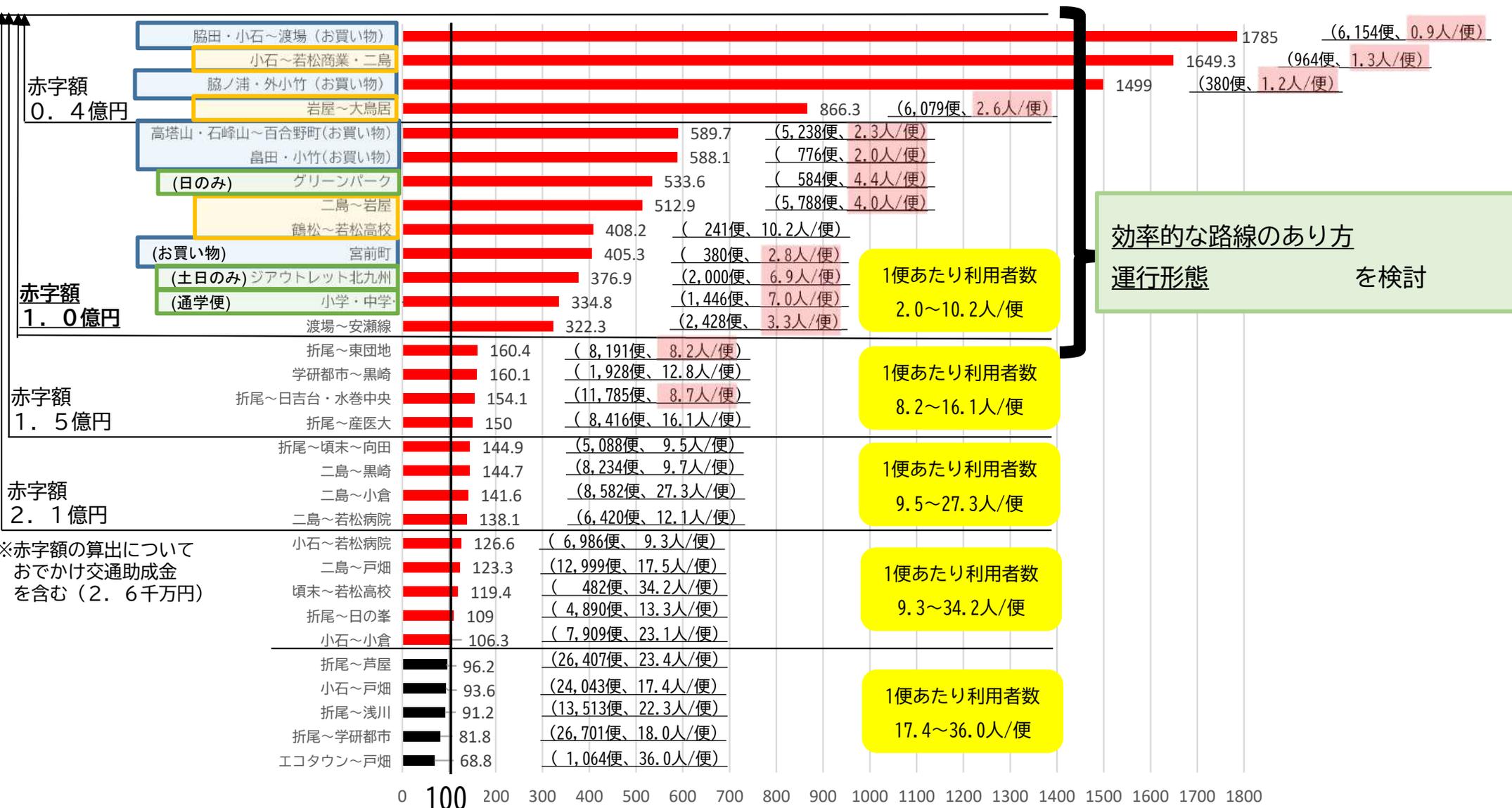
① これまでのように、できるだけ多くの路線を維持し、「市民の生活の足」を守り続けたい。

② 今後、限りのある運転者を効率的に配置し、路線全体をどう維持していくか？

③ 「運行形態」、「効率的な路線のあり方」の見直しを検討する必要がある。

2 運行形態の見直しのターゲットとする路線のイメージ

- 黒字の路線は、全31路線中5路線（16.1%）、赤字は26路線（83.9%）
- 平日便数当たりでは、全695便中281便（40%）が黒字、414便（60%）が赤字
- お買い物バスや北西部路線の営業係数が厳しい状況



効率的な路線のあり方
運行形態を検討

: 臨時便
 : お買い物バス (おでかけ交通助成金一部含む)
 : 北西部 (おでかけ交通助成金一部含む)

2 運行形態の見直し（車両の小型化）について

現状

- ① 営業係数300以上の路線を運賃収入だけで運行することは困難。
- ② おでかけ交通事業助成金を活用し、小型車両で路線を維持。（助成金を得ても赤字）
- ③ 市民の足を守るため、何とか運行を継続してきた。

今後

- ④ 持続可能な市営バス事業を行っていくためには、現状のまま運行し続けることは困難。
- ⑤ 見直しにあたっては、利便性の維持も可能な限り考慮し、路線を見直す。

【参考：令和5年度おでかけ交通事業助成金〔運行支援助成（定路線型）〕】

（単位：円）

路線名	①脇田・小石～渡場 ②岩屋～大鳥居 ③二島～岩屋	①高塔山・石峰山 ～百合野町	①畠田・小竹 ②宮前町	①二島～黒崎	合計
助成金	15,043,000	4,950,000	950,000	5,287,000	26,230,000
助成金含む収支	▲ 19,693,551	▲ 3,373,734	▲ 476,072	▲ 9,226,282	▲ 32,769,639

2 車両について

	大型	小型車両		
		マイクロバス	ハイエース	EVバス
写真				
	長さ 1075cm 車幅 249cm 車高 308cm	長さ 699cm 車幅 201cm 車高 270cm	長さ 538cm 車幅 188cm 車高 228cm	長さ 696cm 車幅 212cm 車高 300cm
購入費(税込)	約3,700万円	約2,000万円	約800万円	約4,600万円
乗車人数 ※運転者含む	76人	28人	10人	29人
燃費 (軽油120円/L)	40円/km (3km/L)	24円/km (5km/L)	17円/km (7km/L)	14円/km (電気)
維持費 (15年使用)	80万円/年	50万円/年	40万円/年	100万円/年 (駆動用バッテリー交換含む)

営業係数100以下の路線は1便あたりの利用者数は17.4人以上 (P9参照)

※運行距離が長くなるほど、より多くの利用者が必要。

(1) 路線ごとの最大利用者数に応じて、**車両を使い分け、コスト削減を図る**必要がある。

(2) ハイエースで収支均衡にするためには**1便当たり5~9人の利用者が必要** (黒字化が困難)。 ※助成金含む

新たな運行形態の導入等を検討する必要がある。 ※運行距離が長くなるほど、より多くの利用者が必要。

2 運行形態の見直し（車両の小型化）

対象路線：営業係数300以上の路線

方向性：新たな運行形態の導入等を検討

例：A I オンデマンドバス
タクシー会社・他事業者等への運行委託や路線の移譲等

※おでかけ交通事業助成金を活用

対象路線：営業係数300未満の路線

方向性：利用者数に応じ、車両の小型化を検討

※おでかけ交通事業助成金を活用

参考：おでかけ交通事業助成金（一部）について

助成対象事業	運行支援助成 (定路線型)	車両購入費等助成 (定路線型車両更新時)	利便性向上設備導入助成 (A I オンデマンド交通システム導入助成)
対象地区	一定の人口が集積する公共交通空白地域		
助成対象経費	運行経費 ※人件費、燃料費等、車両維持費、保険料、その他、 一般管理費	車両の確保（リース契約含む） に関する費用など	A I オンデマンド交通の導入費 (システム、機器及び旅客乗降位置の 標示の整備費)、使用料
助成金の額	<p>①助成対象経費に1/2を乗じて得た額 ②助成対象経費から経常収益の額を控除した額 ①②の少ない方</p> <p>The diagram illustrates the calculation of the subsidy amount. On the left, '運行経費' (Operating Costs) is shown as a stack of boxes: 'その他' (Others), '一般管理費' (General Management Fee), '保険料' (Insurance), '車輛維持費' (Vehicle Maintenance Fee), '燃料費' (Fuel Fee), and '人件費' (Personnel Fee). A red line indicates that the first five categories are subsidized at 1/2. On the right, '収益パターン' (Revenue Pattern) is shown as a dashed box containing '運賃収入' (Fare Revenue). Below it, a yellow box represents the '赤字' (Deficit), which is the difference between the operating costs and the fare revenue. The '助成額' (Subsidy Amount) is the smaller of the 1/2-subsidized operating costs and the deficit. Brackets on the right side of the deficit box are labeled '上記②' (Above ②) and '上記①' (Above ①).</p>	<p>助成対象経費の額以内。 ただし、 新車・中古車購入の場合は、 1車あたり使用見込期間に80万円を乗 じた額。 リースの場合は、 1車両あたり80万円/年。 を上限とする。</p>	<p>導入費は 1地区当たり100万円を上限 使用料は 1地区当たり年間120万円を上限</p>

2 AI オンデマンドサービス導入のイメージについて

車両(想定)：ハイエース（10人乗り）

運行ルート：逐次決定

運行エリア：指定するMT間（おおむね北西部エリア内） ※MT：ミーティングポイント（オンライン上のバス停）

※北西部エリア外のMTは、高須公住、学研北、二島駅、若松営業所のみ。当初は既存のバス停を想定。

運行日：平日 9時～15時半

予約期限：直前まで可

利用イメージ：①北西部の利用者が、12時にアプリで検索

（乗車場所「MT①：脇田」

→降車場所「MT②：二島駅」を指定）

②アプリが乗車時間13時を案内、アプリで予約

③13時に乗車。（運行が遅れる場合もある）



まずは
このレベルでの
実証を検討

コスト

高い ↑

低い

=

必要台数

6台 ↑

2台

運転者数

6名 ↑

2名

乗車待ち
時間

20以内 ↑

60分以内

予約成立率

100% ↑

90%

+

予約方法

①電話+アプリ
※新規に案内員雇用

②アプリ中心
※電話は既存スタッフ対応

③アプリのみ

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

3 効率的な路線のあり方

3 効率的な路線のあり方

(1) 「市民の生活の足を守ってきた」これまでの路線維持の仕組み

【利用者数の多い「黒字」路線、貸切事業の利益を利用者数の少ない「赤字」路線の維持に還元しできるだけ路線を維持する。】
ことを継続していくことが難しい状況

(2) 路線の見直しの必要性

持続可能な公共交通を構築するため、

(課題1) 赤字路線が多い〔全31路線中赤字路線は26路線(83.9%)〕⇒赤字路線ごとに改善を検討する必要がある。

(課題2) 運転者不足のため、赤字路線だけでなく、黒字路線も減便 ⇒黒字路線の利用者を維持していく必要がある。

(3) 効率的な路線のあり方の検討

① 利用状況に応じた運行ルートの変更

③ 循環線による運行の効率化

② 利用状況に応じた路線の新設

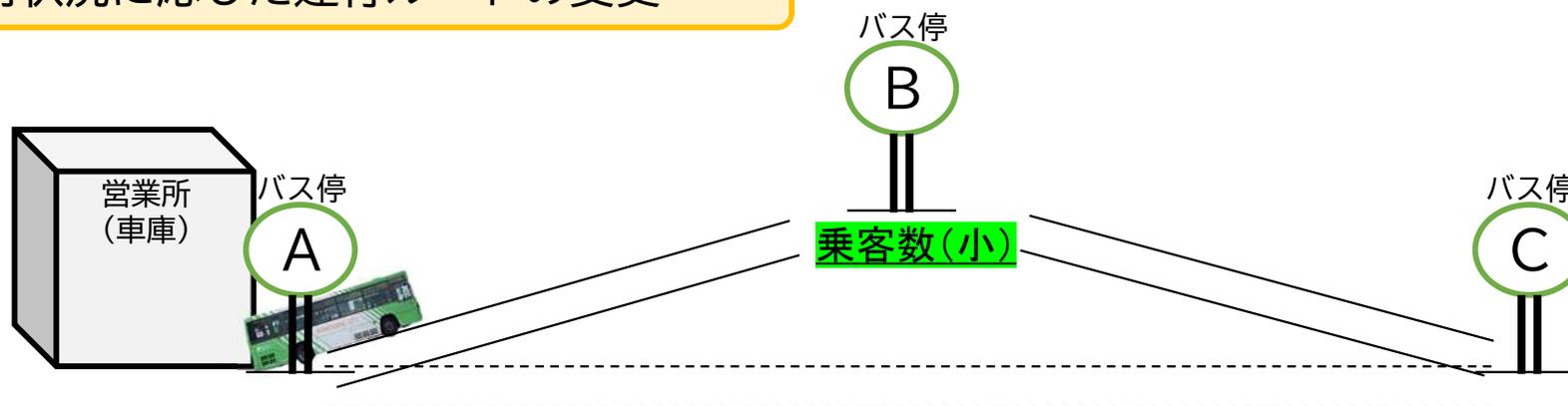
④ 車両の適正配置による回送距離の見直し

(4) 交通局の使命を守り続けていく

赤字路線の改善、黒字路線の維持を図りながら、「市民の生活の足」を守り続けていく

3 効率的な路線のあり方

① 利用状況に応じた運行ルートの変更



【現行】

営業所・A⇒B⇒C



【効率的な運行】

営業所・A⇒C

【メリット】

(乗客) 目的地まで早く着けるようになる。

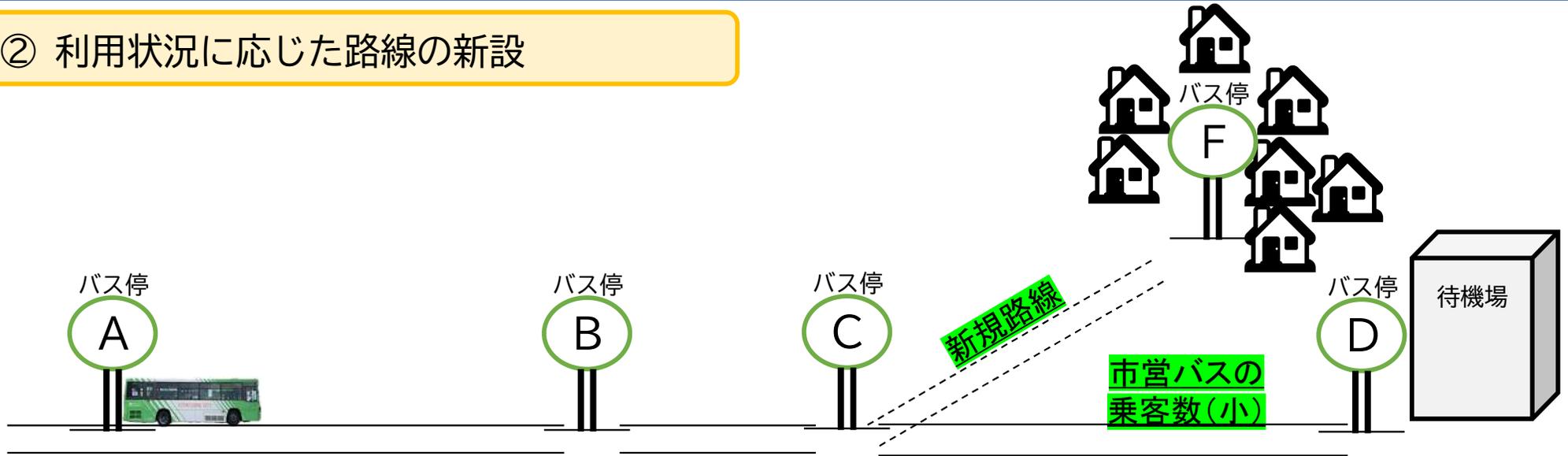
(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

(乗客) バス停B付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

3 効率的な路線のあり方

② 利用状況に応じた路線の新設



【現行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ D ⇒ (回送) ⇒ 待機場
⇒ (回送) ⇒ D ⇒ C ⇒ B ⇒ A

【効率的な運行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ F ⇒ C ⇒ B ⇒ A

【メリット】

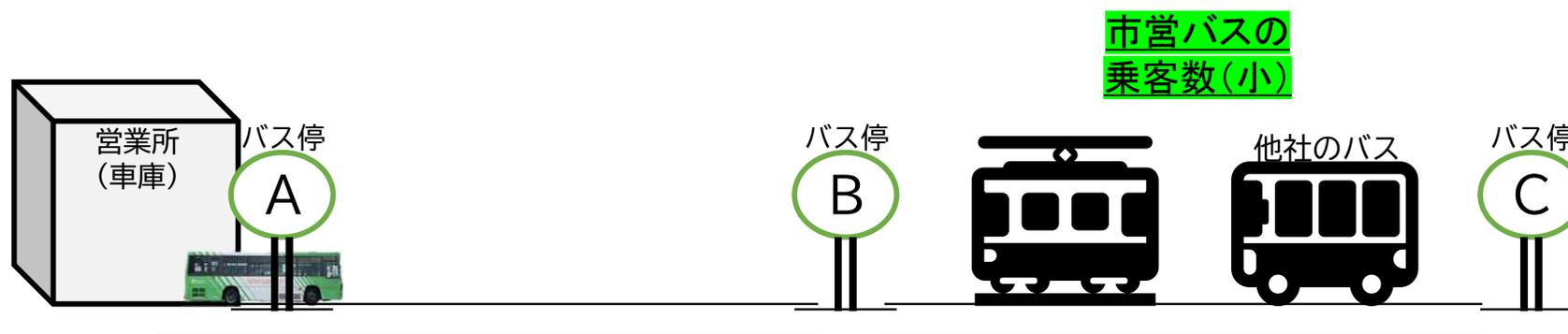
- (乗客) 利便性が向上する。
- (バス) 運賃収入の増加が見込める。
燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

- (乗客) バス停D付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

3 効率的な路線のあり方

③ 循環線による運行の効率化



【現行】

A ⇒ B ⇒ C ⇒ (回送) ⇒ A

【効率的な運行】

A ⇒ B ⇒ A

【メリット】

(乗客・バス) 便数増により利便性が向上する。

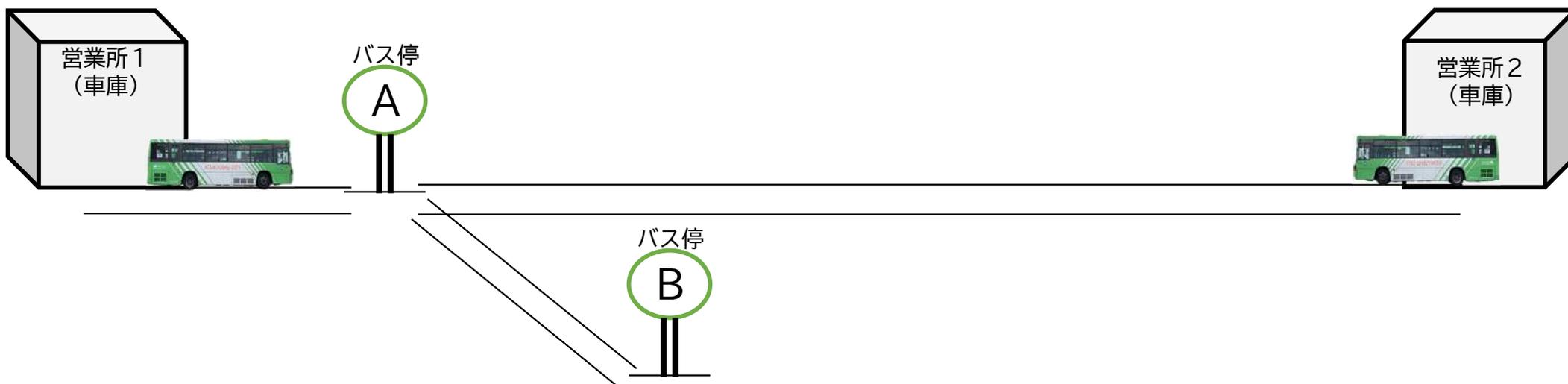
(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

【デメリット】

(乗客) バス停C付近の利用者のバス停までの移動距離が長くなる。

3 効率的な路線のあり方

④ 車両の適正配置による回送距離の見直し



【現行】

営業所1 ・2 ⇒ (回送) ⇒ A ⇒ B

【効率的な運行】

営業所1 ⇒ (回送) ⇒ A ⇒ B

【メリット】

(バス) 燃料費等の経費の削減につながる。

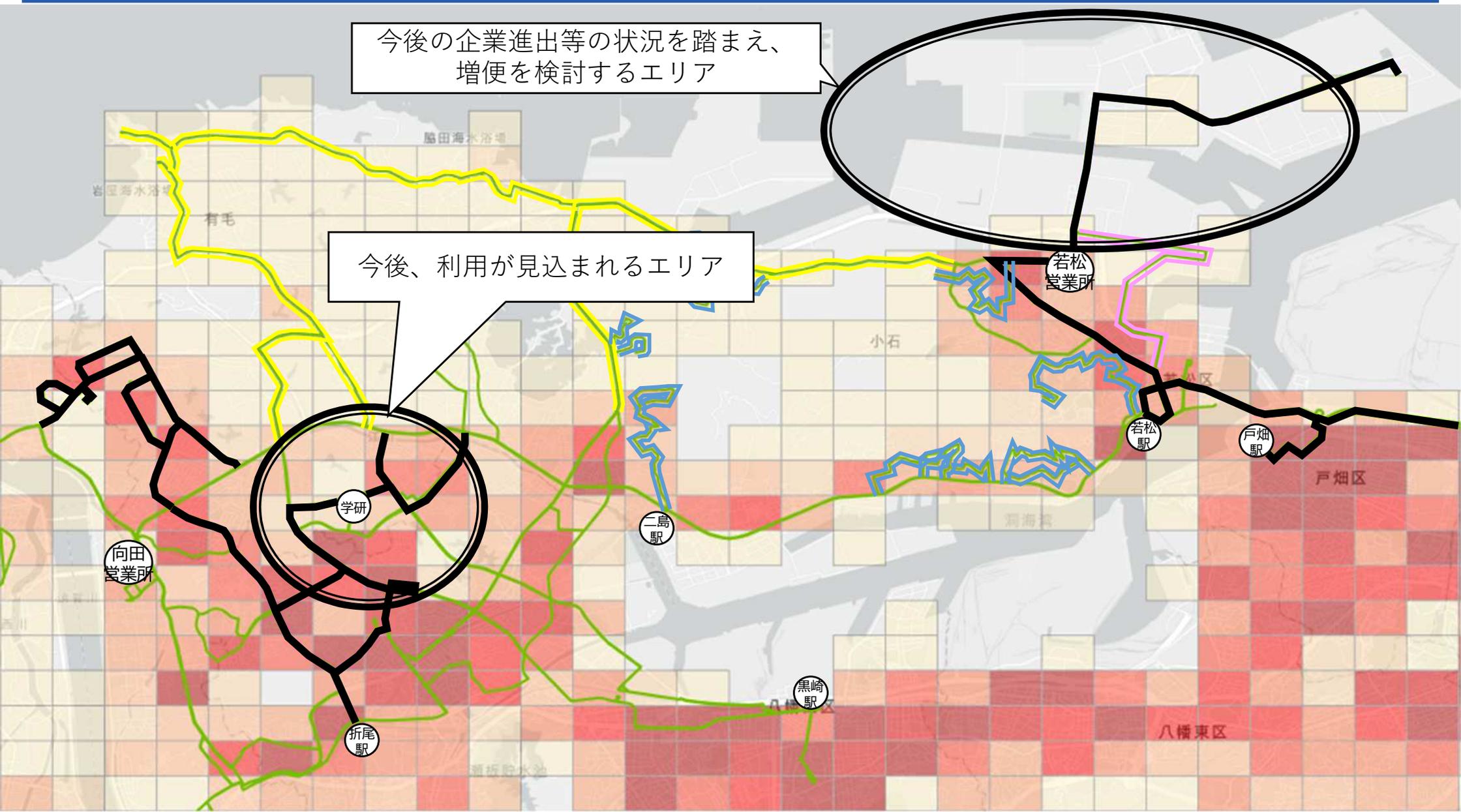
【課題】

(バス) 営業所の駐車スペースの確保・見直しを検討する必要がある。

3 戦略的な増便エリア

今後の企業進出等の状況を踏まえ、
増便を検討するエリア

今後、利用が見込まれるエリア



500mメッシュあたりの人口 (単位: 人)

1 - 250	751 - 1000	1501 - 1750
251 - 500	1001 - 1250	1751 - 2000
501 - 750	1251 - 1500	2001 -

バス路線 (2024年現在)	(//)	
黒字のバス路線 (//)	(//)	
北西部のバス路線 (//)	(//)	※当該路線のみが運行している路線
お買い物バス路線 (//)	(//)	※ //
渡場～安瀬線 (//)	(//)	※ //

出所 地図：政府統計の総合窓口、路線：北九州市交通局

3 収支均衡の方向性（イメージ）

① 運転者確保策

- ・ 新規雇用・確保した運転者による貸切事業・黒字路線の強化

効果額
+0.9億円

② 利用者サービス向上策

- ・ 利用したくなるバスに向けた取組の実施（企画券含む）

利用者の増加
(バス離れを抑制)

③ 効率的な路線のあり方

- ・ 効率的な運行路線の検討
- ・ 回送率の改善等

効果額
+1.0億円

④ 運行形態

- ・ 車両小型化をさらに進める
- ・ AIオンデマンドバスの導入等

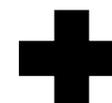
⑤ 運賃体系の見直し

- ・ 初乗り運賃 190円⇒230円
- ・ 企画券の見直し

効果額
+0.9億円

収支均衡を達成

2.8億円の経営改善



将来を見据え、

- ・ 自動運転
- ・ 企業の進出
- ・ 若松北海岸の観光地化

の情報収集を行う

3 収支均衡のイメージ

新たな取組(方向性) ※第2回会議
⑤運賃体系の見直し

初乗運賃改定(案)	効果額 (逸走率あり)	収支均衡までの額
190円案	—	▲2.8億円
230円案	9千万円	▲1.9億円

新たな取組(方向性) ※今回議論
③効率的な路線のあり方
④運行形態

効果額	運行経費の削減策	
	効率的な路線	運行形態 (AIオンデマンド等導入)
0.4億円	見直し(小)	導入範囲(小)
1.0億円	見直し(中)	導入範囲(中)
1.5億円	見直し(大)	導入範囲(大)
2.1億円	見直し(特大)	導入範囲(特大)

運転者確保(目安)	確保した運転者による貸切事業・黒字路線の強化
小	小
中	0.4億円
大	大
特大	特大

新たな取組(方向性)②利用者サービス向上策 ※第2回会議

利用者サービス向上策による利用者の増加
(逸走率の上昇を抑制)

新たな取組(方向性)
①運転者確保策 ※第2回会議

新たに雇用した運転者による
貸切事業・黒字路線の強化
+0.5億円



動かせ、未来。北九州市

4 次回の検討事項 (報告書のとりまとめ)

4 スケジュール

● 第1回目

- ・ 第3次経営計画の評価・検証



● 第2回目

- ・ 運賃体系（運賃、定期、企画券）の見直し
- ・ 利用者サービス向上策
- ・ 運転者確保策



● 第3回目

- ・ 運行形態（車両の小型化等）
- ・ 効果的な路線のあり方



● 第4回目

- ・ 報告書取りまとめ